Deutscher Bundestag
19. Wahlperiode

Drucksache 19/6927
(zu Drucksache 19/6335)
09.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
– Drucksache 19/6335 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 973. Sitzung am 14. Dezember 2018 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Der Bundesrat stellt fest, dass in mehreren Städten gerichtlich Verkehrsverbote für Diesel-Fahrzeuge zur Verbesserung der Luftqualität angeordnet wurden und weitere Verkehrsverbote drohen.

2. Der Bundesrat fordert den Bund auf, das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ dahingehend anzupassen, dass

   a) die Möglichkeit der Hardware-Nachrüstung und Umtauschprämien nicht nur in den 15 „besonders belasteten Gebieten“ (NO_2-Jahresmittelwert > 50 µg/m³), sondern flächendeckend für alle betroffenen Fahrzeuge besteht,

   b) auch Handwerker-, Lieferfahrzeuge und sonstige gewerblich genutzte Fahrzeuge < 2,8 Tonnen bei der Aufstellung der Förderrichtlinie berücksichtigt werden.

3. Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung die Rechtssicherheit für nachgerüstete Dieselfahrzeuge herstellen will und nimmt zur Kenntnis, dass die nachgerüsteten Fahrzeuge höchstens einen Wert von 270 mg/km im Realbetrieb (RDE) aufweisen dürfen.

4. Der Bundesrat stellt fest, dass die Befreiung von Fahrverboten für Bestandsfahrzeuge der Emissionsklassen Euro 4 und Euro 5 nur umgesetzt werden kann, wenn vom Kraftfahrtbundesamt die Fahrzeugtypen definiert werden, die den neuen Wert von 270 mg/km einhalten.

5. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung weiterhin auf, unverzüglich den notwendigen Rechtsrahmen für die Umsetzung der technischen Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen festzuschreiben.

Begründung:

Der Gesetzentwurf regelt, dass Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitungen des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid in Gebieten, in denen bei Stickstoffdioxid der Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel nicht überschritten wird, in der Regel nicht erforderlich sind. Es wird davon ausgegangen, dass der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid bereits aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung schon beschlossen hat, gemäß den Vorgaben der Luftqualitäts-Richtlinie 2008/50/EG auch ohne Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz eingehalten werden kann. Der Bundesrat sieht die Festlegung, unterhalb einer willkürlich und nicht weiter begründeten NO_2-Konzentrationsgrenze von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter „Begrenzungen und Verbote“ für Dieselfahrzeuge pauschal als mögliche Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der NO_2-Immissionsgrenzwerte auszuschließen, kritisch. Der Gesetzgeber muss es den betroffenen Ländern beziehungsweise Kommunen überlassen, die Auswahl der geeigneten und verhältnismäßigen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung zu treffen. Überdies sieht der Bundesrat mit Blick auf den erforderlichen Notifizierungsprozess europarechtliche Bedenken und hält eine rechtliche Begründung, wie der genannte Wert mit dem im Gemeinschaftsrecht verankerten Erfordernis einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung in Einklang zu bringen ist, für erforderlich.

Mit dem Gesetzentwurf sollen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffoxidemissionen, Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb nur geringe Stickstoffoxidemissionen von weniger als 270 mg/km ausstoßen, sowie Euro 6-Fahrzeuge, von Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ausgenommen werden. Entscheidend zur Bewertung des Grenzwertes von 270 mg/km Stickstoffoxid ist

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

der zugrundeliegende Testzyklus. Dieser ist im vorliegenden Regelungsentwurf nicht definiert, die Bundesregierung verweist vielmehr auf eine noch zu schaffende Festlegung im Straßenverkehrszulassungsrecht. Der Bundesrat vermisst ebenso eine europarechtliche Begründung für die Einführung des genannten Wertes von 270 mg/km Stickstoffoxid, die den nationalen Alleingang rechtfertigt. Aus Sicht des Bundesrates wird es Fahrzeughaltern aus dem europäischen Ausland nicht ohne weiteres möglich sein, die Kompatibilität des eigenen Fahrzeugs mit der nationalen Regelung in Deutschland nachzuweisen. Ebenso bleibt unklar, wer für die genannten Fahrzeuge Kompatibilitätstest durchführen wird, daher wird die Bundesregierung aufgefordert, zeitgleich mit der Rechtskraft dieses nationalstaatlichen Alleingangs eine Liste der Fahrzeuge vorzulegen, die den Grenzwert von 270 mg/km Stickstoffoxid im Realbetrieb einhalten können.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zum Gesetzentwurf allgemein

Zu den Nummern 1 und 2

Nach Auffassung der Bundesregierung ist es nicht erforderlich, flächendeckende Hardware-Nachrüstungen und Umtauschprämien einzuführen.

Im Zuge der Beratungen des Bundeshaushalts für das Jahr 2019 sowie im Ergebnis des dritten Kommunalgipfels am 3. Dezember 2018 wurde das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ um eine halbe Milliarde Euro aufgestockt. Somit stehen insgesamt bis zu 1,5 Milliarden Euro für betroffene Kommunen aus dem Sofortprogramm zur Verfügung.

Gefördert werden Maßnahmen in den Bereichen Elektrifizierung des Verkehrs und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme sowie Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV. Ergänzend hierzu stellt die Bundesregierung auf der Grundlage des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ vom 2. Oktober 2018 für die Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen sowie leichten und schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen mit Stickstoffoxidminderungssystemen insgesamt 432 Millionen Euro zur Verfügung. Die Förderrichtlinie für die Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen wurde bereits veröffentlicht und trat am 1. Januar 2019 in Kraft. Die Förderrichtlinie für die schweren Handwerker- und Lieferfahrzeuge wurde am 19. Dezember 2018 veröffentlicht, die Förderrichtlinie für die leichten Handwerker- und Lieferfahrzeuge wurde am 28. Dezember 2018 veröffentlicht; beide Richtlinien traten am 1. Januar 2019 in Kraft. Zusammen mit dem zugesagten Software-Update für 6,3 Millionen Diesel-Pkw werden all diese Maßnahmen den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen helfen, eine wirksame Stickstoffdioxidreduktion zu erreichen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.